



Planungsgesellschaft Kombierter Verkehr

Rettet den KV!

Der europäische Kombinierte Verkehr (KV) hat eine schwierige Sommersaison hinter sich. Hauptursachen waren Infrastrukturarbeiten und die schwache wirtschaftliche Entwicklung. Nun wenden sich einige Akteure mit einem Hilferuf und einer Initiative an die Politik und Deutsche Bahn.

Die KV-Branche schlägt Alarm: Laut dem europäischen Branchenverband Union International Rail Road (UIRR) sank das Transportvolumen im dritten Quartal 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,35 Prozent. Hauptursachen waren umfangreiche Infrastrukturarbeiten und die schwache wirtschaftliche Entwicklung. Der UIRR Combined Transport Sentiment Index bleibt für die kommenden zwölf Monate unverändert auf „neutral“.

Trotz bestehender Nachfrage, insbesondere von Verladern mit Klimazielen und Sorge vor einem Fahrermangel im Straßengüterverkehr, kämpft der grenzüberschreitende Kombinierte Verkehr laut Pressemitteilung mit Qualitätsproblemen. Als Gründe nennt die UIRR Bauarbeiten, eingeschränkte Ausweichrouten und unzureichendes Verkehrsmanagement, die zu Verspätungen und Mehrkosten führen. „Mehr Wagen- und Lokomotivkapazitäten sind nötig, um Züge über Baustellenumleitungen zu führen“, heißt es in der Mitteilung. Die Betreiber des Kombinierten Verkehrs in Europa täten ihr Bestes, könnten die Herausforderungen ohne Unterstützung der politischen Entscheidungsträger jedoch nicht bewältigen.

Nach Einschätzung der UIRR gilt die europäische Schieneninfrastruktur zudem als „teuer“. Dieses Bild könne sich nur ändern, wenn die Infrastruktur einen größeren Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft erbringe. Regelmäßig verkehrende, gut ausgelastete 740 Meter lange Güterzüge böten einen hohen Mehrwert. Dafür sollten mehr und qualitativ bessere grenzüberschreitende Trassen für den Güterverkehr bereitgestellt werden.

Geopolitik verschiebt Prioritäten

Die geopolitische Lage in Europa lenke politische Prioritäten von der grünen Transformation ab, so die UIRR weiter. Dagegen gewinne das Thema militärische Mobilität an Bedeutung. In einem Positionspapier vom 3. September 2025 betonte der Verband, dass der Kombinierte Verkehr eine Lösung sei, um Schienengüterverkehr effizient in militärische Logistik einzubinden – ohne kostspielige Zusatzinvestitionen. „Der Kombinierte Verkehr als Rückgrat des europäischen Verkehrssystems bietet das wirkungsvollste Mittel, militärische Schwertransporte im Schienengüterverkehr abzuwickeln – und damit die Straßeninfrastruktur vor zusätzlicher Belastung zu schützen, während zugleich ein sicheres, geschütztes und zuverlässiges Logistikangebot gewährleistet wird“, sagte UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schultze.

Vor dem Hintergrund „der besonders prekären Situation der Branche“ hat sich der Verband gemeinsam mit anderen Intermodal-Anbietern und Verbänden mit einem Offenen Brief an Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr, und Evelyn Palla, neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, gewandt. Zu den weiteren Unterzeichnern gehören die European Rail Freight Association (ERFA), Fermerci, Hupac, Kombiverkehr, TX Logistik und die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV). Der Offene Brief informiert über die aktuellen besorgniserregenden Entwicklungen in den Bereichen Infrastruktur, Leistungsqualität, Trassenkosten und die weiteren bevorstehenden Auswirkungen der Generalsanierung auf besonders wichtigen Korridoren des Kombinierten Verkehrs.



Forderungen aus dem offenen Brief

- » Nullrunde bei den Trassenpreisen für 2026: Was für den Personenfernverkehr möglich ist, muss auch für den Güterverkehr gelten. Eine unterschiedliche Behandlung der Verkehrssparten widerspricht dem Prinzip der Diskriminierungsfreiheit. (Anm. d. Red.: Nach Veröffentlichung des Briefes stimmten die Bundestagsabgeordneten Mitte November 2025 dafür, den Eigenkapitalzins der Infrastrukturtochter DB Infrago zu senken, um die Trassenpreise für Bahnunternehmen weniger stark steigen zu lassen. Davon soll insbesondere der Schienengüterverkehr profitieren, für den die Trassenentgelte einen wesentlichen Kostenblock darstellen.)
- » Kapazitätsgarantie von mindestens 90 Prozent der heutigen Transportleistung bei allen Korridorsanierungen und längeren Baustellen.
- » Ertüchtigung geeigneter Umleiterstrecken mit gleichen Parametern für Zuglänge, Zuggewicht und Zugprofil wie auf den Hauptachsen.
- » Trassenvergabe bei Engpässen nach Marktanforderung unter Berücksichtigung von Profil, Zuglast und Vertaktung, um möglichst viele Transporte auf der Schiene zu halten.
- » Betriebserschwerungszulage für minderwertige Trassen während der Korridorsanierungen zur Unterstützung von Verbindungen, die andernfalls eingestellt werden müssten. Eine Finanzierung könnte etwa über die CO₂-Maut möglich sein.
- » Aussetzung der Stornierungsentgelte bis zur Wiederherstellung einer akzeptablen Netzqualität.

INITIATIVE



Die an der Initiative beteiligten Unternehmen sind sich einig: Die Branche braucht eine starke, sichtbare Stimme.

Initiative gestartet

Um den negativen Entwicklungen im Schienengüterverkehr entgegenzuwirken haben die Unternehmen und Verbände unter Koordination der Kombioperateure Kombiverkehr und Hupac eine gemeinsame Initiative mit dem Titel „Rettet den Kombinierten Verkehr“ gestartet. Ziel ist es, den Kombinierten Verkehr als unverzichtbare Säule der Versorgung und der Klimapolitik zu sichern und zu stärken. Teil der Aktion ist die Website www.rettet-den-kombinierten-verkehr.de, die umfassende Informationen zur Bedeutung und Gefährdungslage des Kombinierten Verkehrs bietet. Dokumentiert wird insbesondere der Kollateralschaden der laufenden und geplanten Korridorsanierungen in Deutschland für Industrie, Speditionen und Umwelt. Um die Diskussion in Politik und Öffentlichkeit zu stärken, hat die Initiative zudem eine Petition auf der Plattform Open Petition gestartet.

Annika Beyer

Anzeige



Auch in diesem Jahr durften wir gemeinsam Projekte realisieren – dafür sagen wir Danke!

Wir wünschen besinnliche Festtage, Gesundheit und weiterhin eine gute Zusammenarbeit im Neuen Jahr 2026.